

Revue trimestrielle de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière

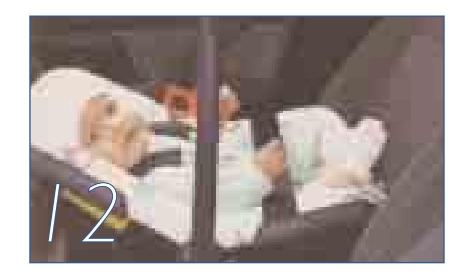
juin 2003

Petit trajet? La ceinture, c'est sûr.



- Tout savoir sur les systèmes de retenue pour enfants
- Synthèse des récentes modifications au code de la route
- Accidents de rollers











Via Secura est édité par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl, chaussée de Haecht 1405 à 1130 Bruxelles.
Tél.: 02/244.15.11 - Fax: 02/216.43.42 - E-mail: info@ibsr.be - Internet: www.ibsr.be

Rédacteur en chef: Benoit GODART - e-mail: benoit.godart@ibsr.be
Ont collaboré à ce numéro: Koen BASTAERTS, Marie-Noëlle COLLART, Werner DE DOBBELEER, Lynn DUPUIS, Anne-Marie GALLOY, Eddy GILISSEN (photos), Benoit GODART, Liesbeth HOLLANTS VAN LOOCKE, Jean-Marie JOLLY, Christiane NEUVILLE, Jacqueline PRIGOGINE, Jos RABIJNS (Smap), Josiane VAN CAUWELAERT, Bénédicte VEREECKE.
Editeur responsable: Christian VAN DEN MEERSSCHAUT, chaussée de Haecht 1405 à 1130 Bruxelles
Abonnements: Un abonnement à Via Secura coûte 7,44 € par an - Renseignements: Jean-Pierre DEBUISSERET - 02/244.15.17
Layout: TAM TAM
ISSN: 0755-9010

IBSR

Membre de l'Union des Editeurs de la Presse Périodique

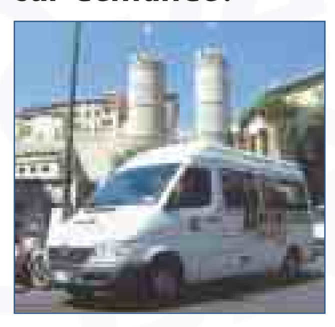
Affiche primée

C'est la campagne française de sécurité routière sur les risques d'accident en agglomération qui a été couronnée lors du Grand Prix de l'affichage d'Assouan à la fin de l'année dernière. On y voit des visages ou des parties de corps accidentés, mais la peau a été remplacée par de la tôle de véhicule froissée. Cette campagne illustre assurément une volonté d'aborder des sujets sensibles de façon plus directe, à la manière des publicitaires anglo-saxons.

www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr



Transport en commun… sur demande!



Ceux qui ont déjà été visiter la ville de Gênes s'en souviendront certainement: les rues sont étroites et serpentent dans les collines surplombant le port. De ce fait, bon nombre d'entre elles sont inaccessibles aux gros autobus. Les autorités communales ont donc tenté de développer un système de transport permettant d'avoir accès à toute la ville, tout en conservant son caractère historique. C'est ainsi qu'est né le bus DRIN qui est, en fait, un bus de transport à la demande. On peut même le qualifier de service public de porte à porte puisque la distance entre chaque arrêt dépasse rarement 200 mètres. L'usager peut choisir l'endroit où débute et se termine son trajet, ainsi que l'heure de départ et celle d'arrivée, sans pour autant devoir attendre. Il peut réserver ses déplacements en contactant le centre d'appel, où un opérateur encode les demandes dans une base de données. Le système d'optimalisation du trajet les analyse (heures et lieux de départ, véhicules disponibles) et détermine le trajet optimal. Une réservation pour le jour même doit se faire au minimum 30 minutes avant l'heure de départ prévue. Les premiers résultats sont très encourageants: le nouveau service est apprécié de tous et, pour certains, a même remplacé leur véhicule privé pour tous les trajets courants.

Pour de plus amples renseignements: alexio.picco@amt.genova.it

Panneaux à message variable

Un accord a été conclu entre, d'une part, la Région de Bruxelles-Capitale et, d'autre part, l'asbl RED et l'IBSR afin de permettre la diffusion de messages de sécurité routière sur les panneaux lumineux que l'on trouve à l'entrée des tunnels bruxellois. L'IBSR et RED diffusent en alternance leurs slogans. Ainsi, pendant la dernière campagne vitesse de l'IBSR, les usagers ont pu lire le message "Ralentissez pour Sophie". Ensuite, ce fut au tour de RED d'afficher des slogans tels que "Rouge, je m'arrête toujours", "Pneus sous-gonflés = danger" et "Je tiens mon volant, pas mon GSM".

Brochure ISA



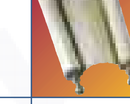
Aujourd'hui, le développement de nouvelles technologies et l'introduction de la télématique dans les véhicules offrent de plus en plus de moyens de lutter contre la vitesse excessive ou inadaptée. Ainsi, certains systèmes permettent, via une communication électronique continue entre un véhicule et son environnement, d'informer le conducteur de la limitation ou d'adapter automatiquement la vitesse, en agissant directement sur l'accélérateur. Il s'agit des systèmes intelligents d'adaptation de la vitesse (ISA), qui laissent entrevoir de grands bénéfices pour la sécurité routière. Un projet expérimental a d'ailleurs été lancé le 26 octobre 2002 à Gand: pendant près d'un an, 34 voitures et 3 bus circuleront dans la ville, équipés d'un limiteur de vitesse. Une brochure intitulée "ISA: une nouvelle technologie au service de la sécurité routière" présente ce projet pilote, informe le public des perspectives offertes par l'ISA et détaille les avantages que le système comporte. Publiée par le Service public fédéral Mobilité et Transports, cette brochure est également disponible à l'IBSR.

Pour obtenir cette brochure gratuite, il suffit de vous adresser à l'IBSR: 02/244.15.11 ou info@ibsr.be

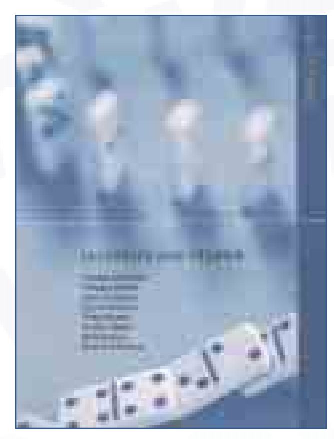
Compétition pour jeunes chauffeurs routiers

Près de 5000 jeunes chauffeurs européens se sont inscrits à la présélection du Young European Truck Driver, une initiative de Scania, avec le soutien de la Commission européenne. La présélection se compose d'un test par le biais d'un questionnaire dans lequel sont évaluées les connaissances du métier et du code de la route. Les candidats qui traverseront les épreuves éliminatoires pourront participer aux finales nationales organisées dans tous les pays européens. En Belgique, la finale nationale a lieu le 14 juin à l'Euro Space Center de Transinne. Douze finalistes doivent s'y disputer les places de participants très convoitées à la finale européenne qui se tiendra le 20 septembre sur la piste d'essai de Scania à Södertalje en Suède. Le concours s'adresse spécifiquement aux chauffeurs de camion de moins de 30 ans. Ils doivent au minimum être titulaires du permis de conduire C+E et être employés à plein temps comme chauffeur. L'IBSR a également prêté son soutien à cette initiative. Le gagnant de la finale européenne remportera un voyage de rêve au Brésil…

www.scania.be



La conduite sous influence



En dépit des risques encourus, un nombre non négligeable de conducteurs continuent de prendre le volant après avoir consommé de l'alcool, des drogues ou certains médicaments alors que ces substances diminuent considérablement les capacités de conduite. Ce phénomène est toujours très présent et devient, par conséquent, un vecteur criminogène. C'est pourquoi plusieurs auteurs ont uni leur savoir pour la rédaction d'un ouvrage intitulé “La conduite sous influence”. Il s'agit d'un livre proposant 5 approches thématiques. Dans la première approche, Philippe Boxho, médecin légiste chargé de cours à l'ULG, détaille l'influence physique et psychique de ces substances sur la conduite. La consommation de drogues ou de médicaments peut être démontrée de manière irréfutable par l'analyse toxicologique. C'est ce que développent, dans une deuxième approche, Nele Samyn, Gert De Boeck et Vincent Arescka de l'Institut National de Criminalistique et de Criminologie de Bruxelles. Comment doit être interprétée la “nouvelle” loi sur les drogues au volant introduite en mars 1999 ? C'est la question à laquelle répondent, dans un troisième texte, Michel Willekens de la Police fédérale, Nele Samyn, Gert De Boeck et Viviane Maes. Sylvie Delcourt, de l'IBSR, passe ensuite en revue quelques-unes des conditions nécessaires à la mise en œuvre d'une politique criminelle efficace en matière de conduite sous influence et émet un certain nombre de propositions permettant de les remplir concrètement. Enfin, en guise de conclusion, Yves Hendrix, Commissaire de Police, propose une réflexion sur le rôle de “premier rempart” que doivent assumer les services de police.

“La conduite sous influence”, Manuel de la Police, Editions Kluwer.

Sécurité routière: tous concernés!

A l'occasion du dernier salon du véhicule utilitaire à Bruxelles, la Febiac a publié une brochure intitulée “Sécurité routière: tous concernés!”. Dans cet ouvrage très complet, la Febiac expose sa vision sur la manière dont nos routes pourraient devenir plus sûres pour tous les usagers.



La première partie est axée sur le véhicule : sécurité active, sécurité passive, obstacles à l'introduction des technologies de l'information et de la communication. Dans la deuxième partie, il est essentiellement question de l'infrastructure : fondements d'une infrastructure sûre, nécessité d'une radioscopie systématique du réseau routier, accidents liés à l'infrastructure, télématique liée à la sécurité. Enfin, la dernière partie est consacrée à l'homme: éducation, formation, facteurs liés à l'âge, contrôles et répression.

www.febiac.be

“Souriez, vous conduisez”

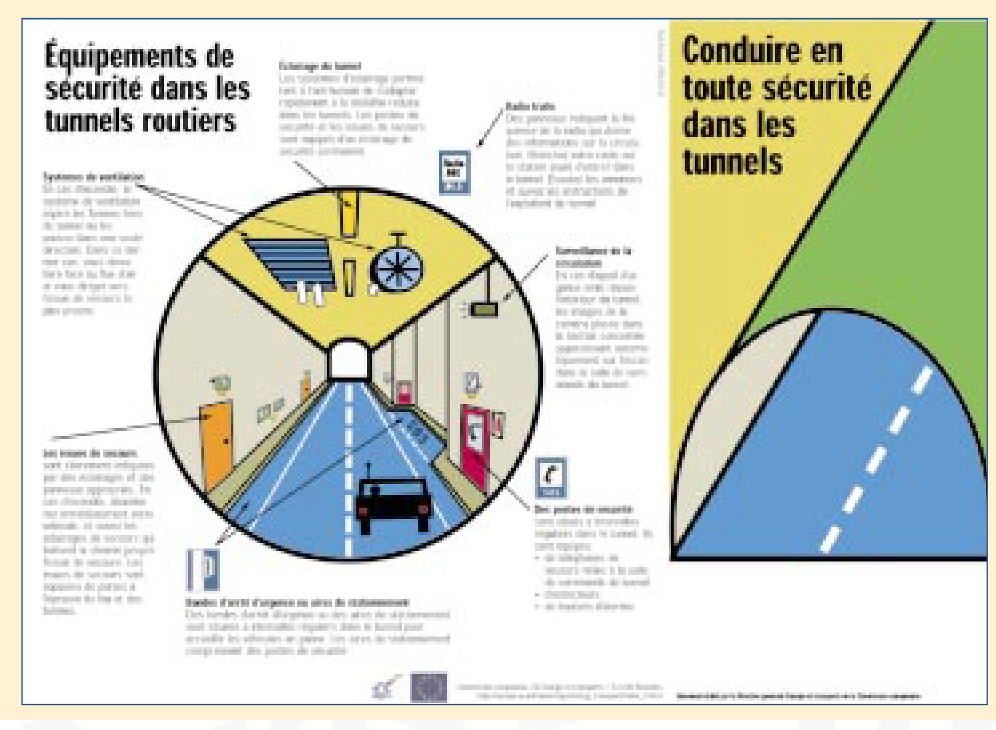
Face à l'augmentation des comportements agressifs parmi les usagers de la route, la Province de Brabant wallon a mis sur pied une campagne axée sur la courtoisie au volant. De nombreuses

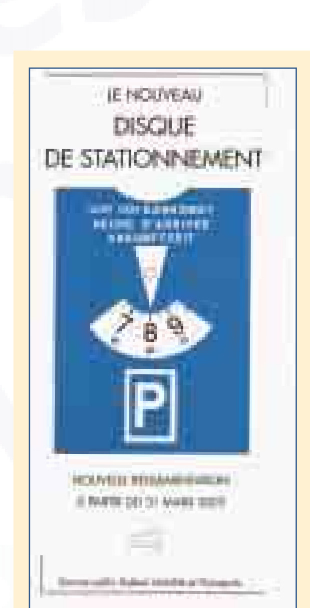


Conduire en toute sécurité dans les tunnels

Tel est le titre d'un dépliant édité par la Direction générale Energie et Transports de la Commission européenne. On y retrouve non seulement une série de conseils (que faire lorsque vous entrez dans un tunnel, quel comportement faut-il adopter en cas d'embouteillage, comment réagir en cas de panne, d'accident ou d'incendie d'un véhicule…), mais également un schéma reprenant tous les équipements de sécurité présents dans les tunnels routiers. Une autre version de ce dépliant existe aussi pour les chauffeurs routiers.

http://europa.eu.int/comm/transport/road/tunnels/leaflet/tunnel_fr.pd





Tout savoir sur le disque de stationnement

Depuis le 31 mars 2003, une nouvelle réglementation est entrée en vigueur en ce qui concerne le disque de stationnement. Parmi les changements, on épinglera surtout le fait que les nouveaux disques n'indiquent que l'heure d'arrivée (la durée du stationnement a été généralisée à 2 heures, sauf exceptions prescrites par les gestionnaires de voirie). Par ailleurs, la latitude a été laissée aux communes d'imposer l'usage du disque en dehors des heures et des jours ouvrables. Un dépliant édité par le Service public fédéral Mobilité et Transports répond à toutes les questions sur cette nouvelle législation: quand et comment doit-on utiliser son disque, qui ne doit pas l'utiliser, qu'est-ce qui va changer pour les gestionnaires de voirie…
Le dépliant est téléchargeable à partir du site du Service public fédéral Mobilité et Transports: www.mobilit.fgov.be

écoles primaires y participent et les élèves de 5e et 6e années sont chargés de remettre l'autocollant "Souriez, vous conduisez" à un conducteur de leur choix qui s'engage à rouler de façon courtoise. Toute personne qui le souhaite peut également prendre part à cette action. Elle se verra adresser un questionnaire permettant de déterminer son style de conduite, une charte reprenant des conseils de courtoisie et un engagement à compléter et à renvoyer à la Province pour obtenir un autocollant à apposer sur la lunette arrière de son véhicule. Grâce à cet engagement, chaque conducteur participera à un tirage au sort lui permettant de gagner, entre autres, l'un des 5 stages de conduite préventive (valeur 235 euros) au centre de maîtrise de la route de Nivelles.
Pour tout renseignement complémentaire: Service Provincial de l'Aménagement du Territoire (010/23.62.85).

Peines alternatives: bilan des formations

En 2002, la cellule "Driver Improvement" de l'IBSR a dispensé 130 formations réparties sur toute la Belgique, auxquelles il faut ajouter les cours donnés dans le cadre du projet de Marche-en-Famenne (voir Via Secura n° 59). Le suivi d'un tel programme éducatif a permis à 1801 personnes d'éviter des poursuites ou une peine effective sous forme d'amende, d'emprisonnement ou de déchéance du droit de conduire. Les arrondissements dans lesquels le nombre de dossiers est le plus élevé sont, dans l'ordre, ceux de Termonde, Liège, Malines et Anvers. Quatre participants sur 10 sont envoyés aux cours pour conduite sous influence. Au sein du groupe néerlandophone, ce chiffre atteint même 46 % (contre 29 % en Wallonie). Le groupe wallon se caractérise par le grand nombre de personnes qui roulent sans assurance (18 % contre 1 % en Flandre). Il apparaît clairement que chaque arrondissement judiciaire met ses propres accents et a des besoins spécifiques. En ce qui concerne l'âge moyen des participants, on constate que ceux-ci appartiennent à toutes les tranches, même si on note une légère prédominance des jeunes conducteurs. L'âge moyen se situe aux alentours de 24 ans, sans différence notable entre les deux communautés linguistiques. A noter toutefois que les jeunes sont envoyés aux cours pour toutes sortes d'infractions, tandis que les contrevenants "plus âgés" le sont surtout pour cause de conduite sous influence, conduite sans assurance ou agressivité dans le trafic.

Contrôle technique: nouveautés


Source: Goca

Le 1er mai dernier, de nouvelles règles sont entrées en vigueur concernant le contrôle technique des véhicules. Il s'agit d'une dizaine de normes imposées par Arrêté Royal, dont l'objectif est d'améliorer la sécurité routière. Elles portent essentiellement sur les vitres, le troisième feu stop, les ceintures de sécurité, le contrôle après accident, les oldtimers (ancêtres), les véhicules à double cabine et les véhicules de camping. L'Arrêté Royal prévoit également des modifications relatives aux pneus (entrée en vigueur le 1er janvier 2004), ainsi que le test de freinage pour les véhicules utilitaires (entrée en vigueur le 1er octobre 2005). Ces mesures ont été présentées conjointement par le GOCA (groupement des entreprises agréées pour le contrôle technique et l'organisation des examens du permis de conduire) et le Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Ces mesures sont présentées en détail sur le site suivant: www.mobilit.fgov.be/data/route/PB0301fr.pdf

Code de la rue

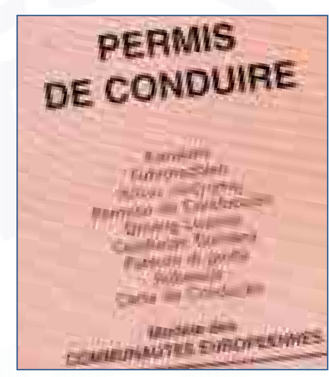

Enfin un statut pour les rollers.

Le 8 mai dernier ont été publiées, au Moniteur belge, diverses mesures faisant partie du "Code de la Rue". Ce code reprend une série de dispositions prônant une utilisation plus conviviale de la voie publique. Il vise à modifier les mentalités et les comportements des usagers, de manière à organiser un partage équilibré de la voie publique et à assurer une meilleure protection des usagers "doux". Parmi les principales mesures, on épinglera l'octroi d'un statut pour les rollers, l'interdiction de dépasser à l'approche d'un passage pour piétons ou cyclistes, l'arrivée d'un nouveau signal indiquant le commencement et la fin d'une agglo-

mération, la protection accrue des usagers de transports en commun, la création d'un trottoir fictif lorsque les piétons sont amenés à se déplacer sur la chaussée et l'interdiction de dépasser par temps de pluie pour les poids lourds de plus de 7,5 tonnes. Il ne s'agit là que d'un aperçu des principales mesures. Nous reviendrons plus en détail sur l'ensemble des dispositions lors du prochain numéro de Via Secura.

France: 9 % des conducteurs sans permis ?

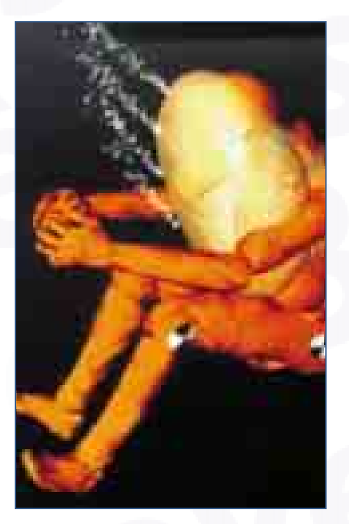
Selon un chercheur de l'Université de Paris, 9 % des conducteurs français, soit près de 2,5 millions de personnes, circuleraient sans permis de conduire ou avec un faux permis. Parmi les "sans permis", souvent récidivistes, on retrouve essentiellement des automobilistes privés de leur titre à la suite d'un excès de vitesse ou d'un état d'ivresse,



ainsi que les candidats recalés à l'examen. En raison de sa difficulté accrue, le taux de réussite à l'examen de conduite plafonne, en effet, à 54 %. Parallèlement à cela, les techniques des contrefacteurs se sont développées et il est de plus en plus difficile de détecter les faux permis. A ces problèmes s'ajoute la banalisation de la conduite sans permis qui touche surtout les banlieues dites "sensibles". En réponse, les autorités françaises prévoient un alourdissement des peines encourues par les fraudeurs. Soulignons, par ailleurs, qu'en cas de circonstances aggravantes, comme l'absence de permis, un accident mortel peut valoir jusqu'à dix ans de prison à son auteur.

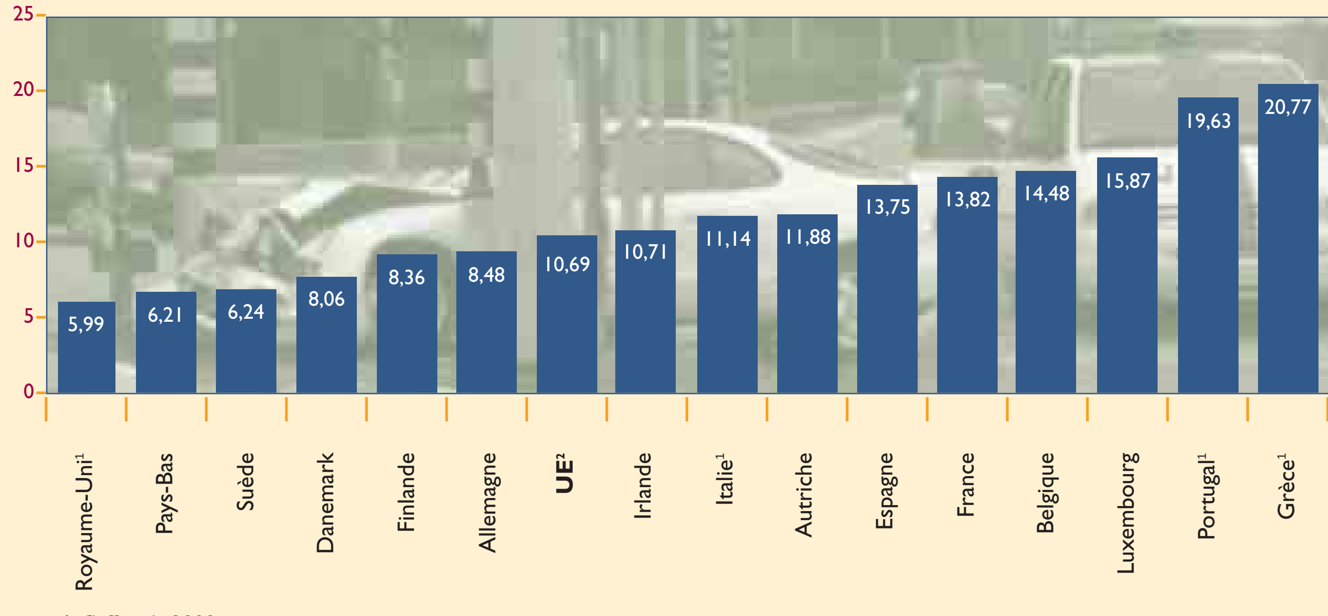
Airbags: de moins en moins de victimes

Si les airbags ont permis de sauver de très nombreuses vies, ils sont également responsables, chaque année, de quelques décès et graves blessures. Partant de cette constatation, d'intenses efforts ont été entrepris, à partir du milieu des années 90, afin de corriger leurs défauts. Et force est de constater que ces efforts sont en train de porter leurs fruits. Ainsi, selon le National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), le nombre de décès attribués aux airbags ne cesse de diminuer. Si un pic fut atteint, aux Etats-Unis, en 1997 (56 tués) et en 1998 (47 tués), seuls 8 décès leur ont été imputés en 2001, alors que de plus en plus de voitures en sont équipées. Selon le NHTSA, la combinaison des campagnes d'information sur les risques et des changements dans la conception des coussins (diminution de la puissance d'implosion) a permis d'améliorer sensiblement la situation. Une majorité des personnes tuées à cause des airbags étaient des enfants assis à l'avant dans des sièges-autos ou des enfants non attachés.

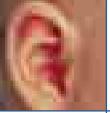


Le graphique ci-dessous donne un aperçu du nombre de tués par 100.000 habitants dans les pays de l'UE et la moyenne européenne.





1. Chiffres de 2000.
2. Moyenne calculée sur la base des chiffres de 2001 disponibles.



100 % des moins de 35 ans connaissent Bob!

Un succès qui ne s'estompe pas…



Entre le 28 novembre 2002 et le 15 janvier 2003, l'IBSR et le Groupe Arnoldus ont organisé une campagne de sensibilisation sur les dangers de l'alcool au volant. Cette campagne, cofinancée par la Commission européenne, mettait en avant les conséquences de la conduite sous l'influence de l'alcool, symbolisée par un "non-Bob".

Double tournant

Si les objectifs demeuraient inchangés par rapport aux campagnes antérieures, à savoir insister sur l'antagonisme entre alcool et conduite, cette campagne se caractérisait par un double tournant dans la stratégie: la cible et l'approche. En effet, si les dix premières campagnes s'adressaient essentiellement à un public jeune, une étude de profil des conducteurs sous influence a démontré qu'il était indispensable de cibler davantage les 30-55 ans, y compris les hommes d'affaires qui se rendent au restaurant. En outre, pour la première fois, Bob n'était plus, à proprement parler, le personnage central. Au lieu d'illustrer les bienfaits d'un comportement souhaité, nous avions choisi de mettre en lumière de façon ironique, certaines conséquences de la conduite sous l'effet de l'alcool, symbolisée par un "non-Bob".

Bilan de la campagne

L'évaluation de cette campagne a été réalisée par INRA Belgium par le biais d'une enquête face à face auprès d'un échantillon de 1074 personnes représentatif de la population belge âgée de 15 ans et plus. En plus de l'impact de la campagne, deux questions ont été posées sur le risque subjectif d'être pris et le degré de gravité de la conduite sous l'influence de l'alcool.

Notoriété de Bob

Bob a acquis une notoriété considérable en Belgique. Celle-ci atteint même 100 % parmi les personnes de moins de 35 ans! On note toutefois une légère différence entre les seniors et les moins de 55 ans, parmi lesquels le niveau de connaissance spontané est largement supérieur.

CONNAISSANCE Base = tous	Age			Total
	- 35 ans	35 - 54 ans	55 +	
Spontanée	96	92	86	91
Assistée	4	5	9	6
Total	**100**	**97**	**95**	**97**

Lorsqu'on compare avec les années précédentes, on remarque que cette notoriété ne s'estompe pas. Au contraire même, elle a encore légèrement augmenté cette année.

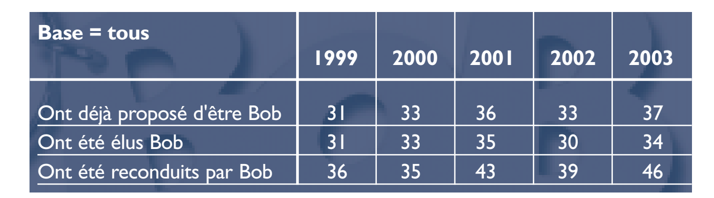
CONNAISSANCE Base = tous	1999	2000	2001	2002	2003
Spontanée	89	88	89	87	91
Assistée	7	7	7	9	6
Total	**96**	**95**	**96**	**96**	**97**

Etre Bob

Il est important de souligner que la notoriété croissante de Bob se traduit, sur le terrain, par une augmentation du nombre de personnes qui jouent effectivement ce rôle, surtout parmi les plus jeunes. Ainsi, on constate que près de 6 personnes sur 10 de moins de 35 ans ont déjà été reconduites par Bob.

Base = tous	Age		Total			Total
	Homme	Femme	-35	35/54	55+	
Ont déjà proposé d'être Bob	40	35	42	46	23	37
Ont été élus Bob	36	32	37	42	22	34
Ont été reconduits par Bob	49	43	56	49	33	46

Par rapport aux années précédentes, on note une hausse relativement sensible du nombre de personnes qui ont déjà été reconduites par Bob.



Base = tous	1999	2000	2001	2002	2003
Ont déjà proposé d'être Bob	31	33	36	33	37
Ont été élus Bob	31	33	35	30	34
Ont été reconduits par Bob	36	35	43	39	46

Risque subjectif de se faire prendre

A la question "Avez-vous le sentiment que vous allez subir un contrôle alcool au cours d'un trajet habituel ?", près d'une personne sur deux a répondu "jamais" ou "rarement", ce qui prouve que le risque subjectif de se faire prendre reste très faible. C'est auprès des 35-54 ans qu'il est le plus élevé et des 55 ans et moins qu'il est le plus faible.

CONTRÔLE SUBJECTIF Base = tous	Age			Total
	- 35	35/54	55+	
Toujours	4	9	4	6
Très souvent	8	8	5	7
Souvent	16	14	13	15
Quelquefois	30	26	25	27
Rarement	**25**	**23**	**23**	**23**
Jamais	**17**	**20**	**30**	**22**

Gravité de l'infraction

Conduire en ayant bu plus que la limite légale de 0,5 ‰ est considéré comme une infraction grave ou très grave, et ce, principalement par les 55 ans et plus.

INFRACTION Base = tous	Age			Total
	- 35	35 - 54	55 +	
Très grave	35	40	45	40
Grave	44	36	42	40
Peu grave	17	19	11	16
Sans gravité	4	5	2	4

Conclusion

Après de nombreuses campagnes Bob, le succès de ce concept ne semble pas du tout s'estomper, bien au contraire. Ainsi, cette année, nous avons constaté une augmentation du nombre de personnes qui proposent d'être Bob et, surtout, une hausse très nette du nombre de personnes qu'il a reconduites, ce qui ne peut avoir que des effets positifs sur la sécurité.

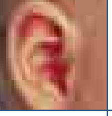
Les nouveaux ingrédients apportés tous les ans pour prévenir un éventuel désintérêt ne sont évidemment pas étrangers à ce succès croissant. Cette année, l'approche et le public cible ont quelque peu changé afin de mieux "coller" aux résultats des contrôles sur le terrain.

En ce qui concerne le risque de se faire prendre, il convient de souligner que, pour la première fois depuis 1996-1997, le nombre de contrôles a été en très nette augmentation au cours des six semaines de cette campagne (83.627 en 2002/2003 contre 41.601 en 2001/2002). Malgré cela, le risque subjectif d'être pris reste faible. Lors des prochaines campagnes, le nombre de contrôles sera, à nouveau, revu à la hausse, ce qui, à plus long terme, devrait également avoir un impact sur le risque subjectif de se faire prendre.

Enfin, 4 personnes sur 5 considèrent que rouler sous l'influence de l'alcool est grave, voire très grave. A l'inverse, cela signifie qu'1 personne sur 5 estime encore qu'il s'agit d'une peccadille. Pourtant, avec une alcoolémie de 0,5 ‰, le risque d'accident mortel est déjà multiplié par 2,5 (par 4,5 avec 0,8 ‰ et par 16 avec 1,5 ‰ !). Tout le monde ne semble pas en être conscient !

Benoit GODART
Jacqueline PRIGOGINE





Sophie et Tine étaient de retour au printemps

Chaque année, la vitesse tue plus de 50 enfants

En avril dernier, Sophie et Tine, les deux fillettes qui symbolisent la lutte contre la vitesse excessive ou inadaptée, étaient de retour le long de nos (auto)routes. Le second volet de cette campagne aura lieu au mois de septembre.



Bien qu'elle ne soit pas toujours identifiable comme cause directe d'accident, on peut estimer que la vitesse excessive ou inadaptée intervient, de façon prépondérante, dans environ 1 accident sur 3, soit, à l'échelle de notre pays, dans près de 16.000 accidents corporels. On comprend dès lors que les études soient unanimes à propos de l'importance de ce facteur en matière d'insécurité routière: non seulement il constitue la principale cause d'accidents, mais il influence également, de manière significative, leur gravité.

Problème de perception

Pourtant, bon nombre de Belges considèrent encore que rouler vite est "normal" et peu dangereux. Pire même, à l'inverse de l'alcool au volant, certains conducteurs ont une image positive, voire valorisante, de la vitesse. C'est ainsi qu'il avait été demandé à l'IBSR de mettre sur pied une stratégie de sensibilisation afin de lutter contre l'image actuellement trop positive de la vitesse sur la route.

Nouvelle stratégie

La première campagne organisée dans le cadre de cette stratégie a été lancée en juin 2002. A l'époque, Sophie et Tine s'en prenaient vertement aux chauffards: "Si tu roules trop vite, c'est que t'es lent du cerveau!" ou "Tu t'es déjà vu, chauffard?". A l'issue de cette campagne, pas moins de 7 Belges sur 10 savaient que Sophie et Tine sont de sympathiques petites filles, porte-parole d'une campagne de sécurité routière dont le but est d'inciter les chauffards à rouler moins vite. A titre de comparaison, un peu plus de 8 Belges sur 10 savaient qui est Bob à l'issue de la première campagne axée sur ce personnage en décembre 1995. Il semble donc que Sophie et Tine soient bien parties pour marcher sur les traces de Bob… La campagne de cette année renforcera encore leur renommée.

Enfants: 3000 victimes par an

Cette année, les deux fillettes mettent l'accent sur les conséquences de la vitesse pour les enfants: "Chaque année, la vitesse tue plus de 50 enfants". Sophie et Tine symbolisent donc les usagers faibles, et surtout les enfants qui sont les premières victimes de l'inconscience de certains chauffards. Chaque année, environ 3000 enfants sont victimes d'un accident de la route dans notre pays. Parmi eux, une cinquantaine n'en réchappent pas. Le message de Sophie et Tine est donc clair: "notre sécurité dépend de votre comportement au volant. Si vous ne voulez pas ralentir pour vous, faites-le au moins pour nous!"

En effet, si la vitesse est dangereuse pour les conducteurs, elle l'est beaucoup plus pour les usagers faibles. Ainsi, le risque de décès d'un piéton heurté par un véhicule roulant à 30 km/h est de 5 %, mais il est de 45 % lorsque ce véhicule circule à 50 km/h. A 80 km/h, ils n'ont quasi aucune chance de survie… Les conséquences d'une collision à 50 km/h sont donc, en moyenne, 9 fois plus graves qu'à 30 km/h. Un chiffre qui prouve, s'il en est besoin, le bien-fondé de l'instauration de zones 30 aux abords des écoles!

Conclusion

Dans la mesure où la vitesse reste, à l'heure actuelle, la cause principale d'accidents, la réalisation de l'objectif, ambitieux mais incontournable, de réduire le nombre de tués de 50 % à l'horizon 2010 ne sera possible que moyennant une réduction d'environ 5 km/h de la vitesse moyenne. Cette mesure permettra, à elle seule, de réaliser la moitié de l'objectif fixé. Pour parvenir à une telle diminution de la vitesse, il est indispensable de mettre en œuvre une approche intégrée combinant les aspects liés à l'infrastructure routière, l'adaptation des véhicules et l'aspect comportemental des conducteurs. Dans ce cadre, l'IBSR a lancé, l'an dernier, une stratégie de communication basée sur Sophie et Tine et accompagnée d'un volet répressif. A terme, l'objectif avoué est de créer un large consensus social à propos des aspects négatifs de la vitesse dans la circulation. Plus que jamais, Sophie et Tine, pierres angulaires de cette nouvelle stratégie, sont déterminées à se battre contre les chauffards afin que les enfants ne soient plus les premières victimes de leur comportement inadapté au volant!

Benoit GODART

Nouvelle campagne de l'IBSR pour convaincre les usagers de s'attacher en voiture

Petit trajet? La ceinture, c'est sûr

Malgré une efficacité reconnue de tous, la ceinture de sécurité n'est toujours pas devenue un réflexe en Belgique, loin s'en faut. Notre pays est même à la traîne au niveau européen. Pour tenter d'améliorer cette situation, l'IBSR a lancé une nouvelle campagne de sensibilisation sur ce thème…



La ceinture fait partie des priorités en matière de sécurité routière, surtout depuis les Etats Généraux. En effet, si le pourcentage de port de la ceinture à l'avant (environ 60 % actuellement) et à l'arrière (actuellement 45 %) atteint respectivement 80 et 65 %, cela entraînera, chaque année, une diminution de 131 tués et de 808 blessés graves, ce qui représente respectivement une baisse de 8,9 et 8,2 %. Il est dès lors logique d'inciter les usagers à s'attacher en voiture. D'ailleurs, à titre de comparaison, le taux de port de la ceinture atteint 74 % au Royaume-Uni, 80 % en Norvège, 82 % aux Pays-Bas et même 95 % au Canada et en Australie, leaders absolus dans ce domaine! Un long chemin reste donc à parcourir en Belgique!

Utilité de la ceinture

Le rôle premier de la ceinture consiste à empêcher que les occupants d'un véhicule soient projetés contre les parois de l'habitacle ou les uns contre les autres, mais également qu'ils soient éjectés du véhicule. En effet, quelqu'un qui est éjecté d'une voiture risque cinq fois plus de mourir que quelqu'un qui est attaché.

De manière générale, la ceinture réduit de 41 % le risque de traumatisme crânien et d'environ 50 % le risque de décès ou de lésions en cas d'accident. Celui qui porte la ceinture a des chances de survivre à un accident jusqu'à 100 km/h. Sans ceinture, le risque d'être tué existe à partir de 20 km/h.

Objectif de la campagne

La nouvelle campagne de sensibilisation, qui durera jusqu'au 29 juin 2003, est organisée en collaboration avec P&V Assurances. Son objectif est clair: accroître le nombre de personnes qui bouclent la ceinture, tant à l'avant qu'à l'arrière, en particulier lors de courts trajets. En effet, qu'ils soient conducteurs ou passagers avant ou arrière, tous invoquent la petite distance parcourue parmi les principales raisons pour ne pas boucler leur ceinture. Cette même raison est également citée en priorité par les conducteurs qui n'attachent pas toujours les enfants qu'ils transportent. Convaincus de courir moins de risques parce qu'ils conduisent à faible vitesse, sur de courtes distances dans un environnement qu'ils connaissent par cœur (leur quartier), ils minimisent et sous-estiment le risque pourtant bien présent. Or, c'est précisément à vitesse réduite que la ceinture a le maximum d'efficacité et remplit pleinement son rôle protecteur.

Accentuation des contrôles

Parallèlement au volet "sensibilisation", les services de police ont été sollicités afin d'accroître le nombre de contrôles "ceinture". Ces opérations visibles seront particulièrement intensifiées pendant la durée de la campagne, et pourraient même être prolongées après celle-ci. Des études montrent en effet que des campagnes de contrôles intensifs combinées à des actions de sensibilisation donnent de bons résultats à l'étranger et sont d'un excellent rapport coût / efficacité.

Conclusion

Bien que la plupart des usagers soient convaincus de l'efficacité de la ceinture, bon nombre d'entre eux ne prennent toujours pas la peine de s'attacher, en particulier lors de courts trajets. Pourtant, plus encore qu'une habitude, boucler sa ceinture doit devenir un véritable réflexe. C'est même la seule manière d'obtenir un changement de comportement durable en la matière et d'atteindre ainsi les objectifs fixés lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière. Pour ce faire, il est indispensable de répéter régulièrement les campagnes dans ce domaine… ■



Benoit GODART



En voiture aussi, protégeons-les!

A b c des systèmes de

De nombreuses études ont prouvé l'efficacité des systèmes de retenue pour enfants. Leur utilisation correcte divise par trois le risque d'être tué ou gravement blessé. A l'occasion de la sortie d'une nouvelle brochure sur ce sujet, Via Secura (re)fait le point sur la sécurité de nos chers petits…

En voiture, il est vital que les enfants soient attachés au moyen d'un système de retenue adapté. Les critères les plus importants pour le choix d'un type de système sont le poids et la taille de l'enfant. Ainsi, jusqu'à 13 kg, c'est un siège dos à la route qui est recommandé. A partir de 13 kg, on peut opter pour un siège face à la route. Le rehausseur, quant à lui, ne protège correctement que les enfants pesant 15 kilos et mesurant 1,10 m minimum. Enfin, la ceinture est conçue pour protéger les personnes de plus d'1,50 m.

Jusqu'à 13 kg: siège dos à la route



Un bébé a une tête proportionnellement beaucoup plus lourde qu'un adulte. S'il voyage face à la route, sa tête sera projetée en avant en cas de choc frontal et son cou peu musclé sera incapable de maintenir sa lourde tête. Le mouvement brutal de la tête vers l'avant pourra alors causer le décès ou la paralysie. En revanche, si le bébé est installé dos à la route, la tête ne subira pas ce violent mouvement vers l'avant et l'impact du choc sera réparti sur l'ensemble du dos.

L'idéal est de faire voyager les enfants dos à la route jusqu'à 2, voire 3 ans. Mais en Belgique, on trouve difficilement des sièges qui permettent de les faire voyager longtemps dans ce sens. Les sièges dos à la route actuellement sur le marché belge sont homologués pour des bébés pouvant peser jusqu'à 13 kg, ce qui est le poids moyen d'un enfant de 2 ans. Le fait que les pieds du bébé dépassent un peu du siège ne signifie pas que le siège est devenu trop petit. En revanche, si la tête du bébé dépasse de plus d'un tiers du dossier, il faut passer à un siège prévu pour une catégorie de poids supérieure. Soulignons qu'il faut faire voyager les bébés le plus longtemps possible dans la position dos à la route, au minimum jusqu'à 1 an.

De 13 à 18 kg: siège face à la route



Les bons sièges face à la route ont 5 sangles. Le rôle de la cinquième sangle entre les jambes est de maintenir la sangle ventrale au début des cuisses et de l'empêcher de remonter sur le ventre. Cette sangle d'entrejambe doit donc être la plus courte possible. Un rehausseur avec dossier dans lequel l'enfant est attaché directement avec la ceinture de sécurité adulte n'offre pas une protection suffisante pour un enfant de moins de 15 kg.

Pour leur sécurité, les enfants ont tout intérêt à voyager dans un siège-auto le plus longtemps possible, c'est-à-dire jusqu'au moment où ils pèsent plus de 18 kg ou lorsque, visiblement, le siège ne convient plus à leur taille parce que leur tête dépasse de plus d'un tiers du dossier.

A partir d'1,10 m: rehausseur

Contrairement à ce que croient beaucoup de parents, la partie diagonale de la ceinture de sécurité qui passe sur le cou de l'enfant présente peu de danger. C'est la partie ventrale de la ceinture qui pose problème. En effet, jusqu'à environ 10 ans, les os du bassin d'un enfant ne sont pas assez développés pour retenir cette sangle

retenue pour enfants

ventrale. Lors d'un choc, elle a tendance à glisser vers le haut et à remonter sur le ventre de l'enfant, ce qui crée des risques de blessures. L'action principale du rehausseur est de maintenir la partie ventrale de la ceinture bien bas, sous le ventre, et de l'empêcher de remonter sur celui-ci.

Il est dès lors impératif de ne pas placer trop tôt un enfant sur un rehausseur. Les rehausseurs protègent correctement les enfants mesurant au moins 1,10 m et pesant au minimum 15 kg. Le rehausseur s'utilise uniquement avec une ceinture à 3 points. On ne peut l'utiliser en combinaison avec une simple ceinture ventrale. Un rehausseur avec dossier et protections latérales offrira plus de confort et de sécurité à l'enfant, notamment quand il s'endort.



A partir d'1,50 m: ceinture de sécurité

La ceinture à trois points d'ancrage doit prendre appui sur les parties résistantes du corps: la sangle diagonale doit s'appliquer sur le thorax depuis l'épaule jusqu'au bassin et la sangle ventrale doit prendre appui sur les os du bassin. La ceinture doit toujours être bien tendue et non tordue. Elle doit être portée correctement: la partie diagonale ne doit, en aucun cas, être placée dans le dos ni sous le bras. Par ailleurs, il faut éviter, dans la mesure du possible, d'utiliser une ceinture ventrale (à deux points d'ancrage). Bien entendu, si c'est la seule solution (place centrale de la banquette arrière, véhicule plus ancien...), il vaut mieux que l'enfant soit attaché avec une simple ceinture ventrale que pas du tout!

Airbags et enfants

Airbag frontal

Un siège dos à la route installé à l'avant place la tête et le corps de l'enfant trop près de l'airbag. Lorsqu'il se déploie (à très grande vitesse !), l'airbag heurte le dos du siège-auto avec une force considérable et met l'enfant en danger de mort! Il faut donc (faire) déconnecter l'airbag ou placer le bébé à l'arrière.

Le problème est moindre avec un enfant placé face à la route. Mais il faut néanmoins savoir que l'airbag est conçu pour protéger les adultes et non les enfants. On recommande donc de faire voyager les enfants à l'arrière s'il y a un airbag frontal à l'avant. Si cela n'est pas possible, il faut faire reculer le siège du passager avant au maximum afin d'éloigner l'enfant de l'airbag.

Airbag latéral

La tête d'un enfant ne doit jamais se trouver dans la zone de déploiement d'un airbag latéral.

Il faut que l'enfant garde une position assise bien droite. Un siège-auto ou un rehausseur avec dossier et protections latérales l'empêcheront de s'appuyer sur la portière, même s'il s'endort. Aucun objet ne peut se trouver entre l'airbag et l'enfant.

Le système Isofix

Isofix a pour objectif d'être un système universel: tous les sièges-autos Isofix doivent se fixer de la même manière dans toutes les voitures équipées de points d'ancrage Isofix. Un siège-auto Isofix ressemble beaucoup à un siège "normal" excepté qu'il a deux verrous qui s'attachent aux points Isofix de la voiture. Ce sont deux anneaux placés dans le creux entre le dossier et l'assise du siège de la voiture. La fixation du siège dans la voiture est simple et rapide et ne présente aucun risque d'erreur. Le problème est que le système ne fonctionne pas encore de manière universelle. Actuellement, les sièges Isofix, le plus souvent développés par les constructeurs de voitures, ne sont homologués que pour les véhicules de ces mêmes constructeurs.





La loi en Belgique

	A l'avant	A l'arrière
Enfants de 0 à 3 ans	Ne peuvent voyager à l'avant que dans un système de retenue* homologué pour enfants, adapté à leur taille et à leur poids.	Doivent voyager dans un système de retenue homologué pour enfants, adapté à leur taille et à leur poids si le véhicule en est équipé.
Enfants de 3 à 12 ans	Doivent voyager dans un système de retenue homologué, adapté à leur taille et à leur poids, ou porter la ceinture de sécurité.	

** Par exemple: siège-auto, rehausseur…*

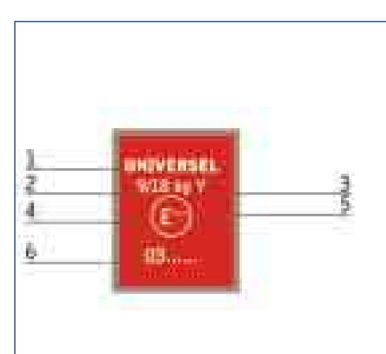
L'IBSR recommande d'attacher chaque enfant dans un système adapté à son poids et à sa taille.

Jusqu'en septembre 2005, il est permis d'installer plus d'enfants à l'arrière qu'il n'y a de places dans la voiture. On peut en effet compter les enfants de moins de 12 ans pour 2/3 lorsqu'ils voyagent à l'arrière d'un véhicule comptant maximum 8 places en plus de celle du conducteur. Attention, l'IBSR déconseille toutefois de transporter plus d'enfants qu'il n'y a de places assises car cela signifie qu'on ne peut pas tous les attacher et que certains ne pourront donc pas être protégés efficacement en cas d'accident.

Les futures mamans

Les futures mamans doivent aussi porter la ceinture. La loi les y oblige car c'est la ceinture qui les protège le mieux (ainsi que le bébé) en cas d'accident. La partie ventrale de la ceinture doit être placée le plus bas possible sous le ventre de la maman. Ce sera ainsi le bassin et non le ventre qui subira les chocs éventuels.

L'homologation des sièges-autos



1. Homologué pour toutes les marques de voiture
2. Gamme de poids.
3. Comporte une sangle d'entrejambes.
4. E signifie conforme à la norme européenne
5. Un chiffre indique le numéro du pays qui a procédé à l'homologation.
6. Numéro d'homologation. Il doit commencer par 03 pour satifaire à la norme de sécurité la plus récente.

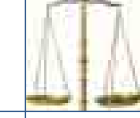
Tous les sièges vendus en Belgique doivent être homologués selon la norme européenne. Ils portent le label illustré ci-contre.
La meilleure garantie de sécurité est offerte par les sièges dont le numéro d'homologation commence par 03, ce qui correspond aux critères d'homologation les plus récents. ■

Bénédicte VEREECKE

Conseils aux parents

- Montrez l'exemple: boucler vous-même votre ceinture est la première chose à faire pour convaincre votre enfant de s'attacher.
- Les places arrière sont les plus sûres, pour les enfants, comme pour les adultes. Mais si les places arrière n'offrent pas la possibilité d'attacher correctement votre enfant, il vaut alors mieux le faire voyager à l'avant, bien attaché.
- Evitez les sièges valables pour plusieurs groupes d'âge (par exemple valables de la naissance à 18 kg). Les petits bébés n'y sont pas assez bien maintenus et ces sièges sont vite inconfortables pour les plus grands. A chaque étape, un enfant a besoin d'un siège adapté.
- Attachez toujours votre enfant, même pour des petits trajets dans le quartier et même si vous ne roulez pas vite. Un accident peut survenir n'importe où, n'importe quand.
- Il faut respecter le mode d'emploi à la lettre pour installer l'enfant dans le siège et le siège dans la voiture. Le siège n'offre aucune garantie de protection s'il n'est pas fixé dans la voiture de la manière indiquée dans le mode d'emploi. La ceinture de sécurité qui maintient le siège doit être bien tendue et non tordue; les sangles du siège doivent être bien serrées autour de l'enfant (il peut y avoir maximum un cm de jeu), elles ne peuvent pas être tordues et on doit entendre un petit "clic" quand on ferme l'attache du siège.

L'IBSR vient d'éditer une nouvelle brochure sur la protection des enfants en voiture. Intitulée *"Attachons nos enfants en voiture"*, elle est distribuée dans les maternités et par l'intermédiaire de l'ONE. Elle a également été envoyée à tous les pédiatres et à toutes les crèches du pays. Pour l'obtenir gratuitement, il suffit d'en faire la demande auprès de l'IBSR (e-mail: info@ibsr.be, tél.: 02/244.15.11).



Cours de sensibilisation pour délinquants routiers

Le secteur des assurances s'implique

En juillet 2001, l'IBSR a invité une grande compagnie d'assurances, la Smap, à collaborer aux cours de sensibilisation qu'il organise pour les contrevenants au code de la route, dans le cadre de mesures judiciaires alternatives. Gros plan sur cette collaboration…



L'équipe de la Smap

En tant que mutuelle d'assurance, la Smap n'a pas dû réfléchir longtemps avant de répondre positivement à l'invitation de l'IBSR. Ce qui caractérise une mutuelle d'assurance, c'est notamment l'absence de recherche de profit pour elle-même. Cette philosophie implique qu'elle ne peut pas simplement se contenter d'encaisser le plus grand nombre de primes et d'ouvrir le moins de dossiers sinistres possible. En effet, une police "auto" concerne la circulation, une partie de la vie publique qui devient de plus en plus importante et qui est confrontée à un nombre toujours croissant de problèmes.

Il suffit de penser aux jeunes conducteurs auxquels la plupart des assureurs tournent actuellement le dos et qui ont les plus grandes difficultés à trouver une assurance auto. Il n'était pas possible de rester insensible au fait que les jeunes constituent la majorité des participants à ces cours.

En janvier 2002, une équipe de deux juristes, ayant une expérience de plusieurs années dans le domaine des accidents de la circulation avec lésions corporelles, a débuté les cours en Flandre. Cette équipe s'est progressivement étoffée et comprend aujourd'hui 7 personnes. En Wallonie, une équipe composée actuellement de 6 membres, avec le même bagage que leurs collègues néerlandophones, a démarré les cours en août 2002.

La contribution de la Smap consiste à fournir, lors du dernier jour de cours, des explications sur la police d'assurance auto et le règlement des sinistres. Dans un premier temps, l'assurance obligatoire et les impératifs que celle-ci comporte pour l'assuré sont analysés. Bien entendu, une grande attention est accordée aux possibilités de recours de l'assureur. Ensuite, sur la base d'exemples chiffrés, il est question des montants versés par un assureur en cas d'accident.

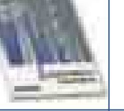
Le but est de sensibiliser les participants aux conséquences financières que peuvent engendrer la conduite en état d'ivresse, la conduite d'un véhicule dont le moteur est trafiqué, les accidents provoqués délibérément, etc. Il faut dire que les exemples chiffrés et, surtout, les montants élevés que l'assureur auto doit parfois débourser, impressionnent fortement les participants. Cette prise de conscience peut avoir une influence positive sur le futur comportement au volant.

En tant qu'assureur auto, il est de notre intérêt de privilégier la sécurité routière. Statistiquement, dans les 2 ans qui suivent le cours, le risque de récidive chez les élèves diminue de 6,7 % en comparaison avec les contrevenants qui se voient infliger une peine classique par les tribunaux. On remarque également que cette probabilité moins élevée de récidive concerne aussi des infractions qui sont sans rapport avec l'usage d'alcool.

"Moins d'infractions" signifie "moins d'accidents", et donc moins de frais pour les assureurs en général et pour la Smap en particulier. Si cette collaboration a pour conséquence qu'à chaque fois, au moins un participant s'améliore, cela aura une influence favorable sur la sécurité des usagers de la route ainsi que sur la rentabilité de la branche assurance auto.

Enfin, il faut encore souligner que les formateurs de la Smap sont très satisfaits de leur participation aux cours qu'ils jugent très instructive. Le contact direct leur donne la possibilité de s'impliquer dans les problèmes rencontrés par les participants et de répondre aux questions qu'ils (se) posent. Cette expérience aura sans aucun doute une influence positive sur la gestion quotidienne des dossiers. ■

Jos RABIJNS
(Département sinistres IARD Particuliers, Smap)



Nombreux changements depuis le 1er janvier

Code de la route: quoi de

L'an dernier, plusieurs arrêtés royaux modificatifs du code de la route ont été publiés au Moniteur Belge. Difficile de s'y retrouver parmi toutes ces nouveautés. En effet, certaines dispositions sont déjà en vigueur, tandis que d'autres doivent encore entrer en application. Voici un aperçu de ce qui a déjà changé...

25/12/2002

Personnel des sociétés de transport en commun

Depuis le 25 décembre 2002, la compétence des agents des sociétés de transport en commun a été élargie. C'est ainsi qu'ils peuvent également intervenir dans l'exercice de leur fonction en tant qu'agents qualifiés investis d'un mandat de police judiciaire pour constater les infractions relatives:

- à l'utilisation des bandes de bus et des sites spéciaux franchissables;
- à l'utilisation des chaussées ou des bandes de circulation réservées aux véhicules occupés par au moins 2 ou 3 personnes;
- aux feux spéciaux destinés à régler la circulation des transports en commun.

01/01/2003

Priorité de droite

Depuis le 1er janvier 2003, tout conducteur doit céder le passage à celui qui vient régulièrement à sa droite. Autrement dit, un conducteur qui débouche d'un sens interdit ne peut plus se prévaloir de la priorité de droite puisqu'il n'arrive pas de manière réglementaire. Ceci met un terme à une jurisprudence selon laquelle celui qui circule en sens interdit conserve le bénéfice de la priorité, sauf si sa survenance a constitué un obstacle imprévisible pour le débiteur de priorité.



Circulation dans les zones piétonnes

La liste des véhicules admis à circuler dans les zones piétonnes a été élargie: il s'agit des trains touristiques, des véhicules attelés, des cycles-taxis et des véhicules employés dans le cadre d'activités médicales ou de soins à domicile.



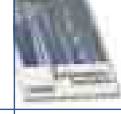
Port d'un casque de protection

Le port du casque a été rendu obligatoire pour les conducteurs et passagers de cyclomoteurs classe A (max. 25 km/h) sans habitacle, ainsi que pour les conducteurs et passagers de tricycles à moteur sans habitacle dont la masse à vide est d'au moins 400 kg.



Processions, manifestations culturelles, sportives et touristiques

Les usagers ne peuvent plus couper un rassemblement de personnes à l'occasion de telles manifestations. Ils doivent également suivre les indications données par des signaleurs habilités afin d'assurer la sécurité de ces manifestations.



neuf

Covoiturage

Une chaussée ou une bande de circulation peuvent être réservées aux véhicules occupés par au moins 2 ou 3 personnes selon le cas, ainsi qu'aux véhicules de transport en commun. Il suffit, pour cela, que le signal C5 (accès interdit aux conducteurs de véhicules à moteur à plus de deux roues et de motocyclettes avec side-car) soit complété par la mention “Excepté 2+” ou “3+”.

Cyclistes

Toute une série de modifications concernent les déplacements à vélo:
- lorsqu'une remorque est attelée à un vélo, les cyclistes doivent rouler en file;
- seules les remorques attelées aux vélos et spécialement aménagées pour le transport de personnes peuvent transporter, au maximum, deux passagers de moins de 8 ans;
- la largeur d'un vélo chargé ou de sa remorque est limitée à 1 m, le chargement ne peut dépasser l'extrémité arrière du vélo ou de la remorque de plus de 0,50 m, et la remorque attelée au vélo ne peut dépasser, chargement compris, une longueur totale de 2,50 m. 2,50 m est également la hauteur maximale autorisée d'un vélo. Enfin, la masse maximale d'une remorque attelée à un vélo est fixée à 80 kg.

31/03/2003

Nouveau disque de stationnement

Depuis le 31 mars 2003, un nouveau disque de stationnement européen remplace le modèle belge. L'usage du disque est obligatoire dans les zones bleues, de 9 h à 18 h les jours ouvrables et pour une durée maximale de 2 heures, sauf si la signalisation zone bleue prévoit d'autres modalités (jours et heures d'application ou durée du stationnement autorisé). Désormais il faut positionner la flèche du disque sur le trait qui suit celui du moment de l'arrivée (voir brève sur ce sujet).

Transport de marchandises dangereuses

L'ancien signal C24 a été remplacé par trois nouveaux signaux C24a, b et c:
- C24a: accès interdit aux conducteurs de véhicules transportant les marchandises dangereuses déterminées par les Ministres compétents en matière de transport des marchandises dangereuses.



- C24b: accès interdit aux conducteurs de véhicules transportant les marchandises dangereuses inflammables ou explosibles déterminées par les Ministres compétents en matière de transport des marchandises dangereuses.



- C24c: accès interdit aux conducteurs de véhicules transportant les marchandises dangereuses de nature à polluer les eaux déterminées par les Ministres compétents en matière de transport des marchandises dangereuses.



01/05/2003

Arrêt et stationnement

- Depuis le 1er mai 2003, en cas d'arrêt ou de stationnement sur un accotement que les piétons doivent emprunter, la largeur de la bande praticable qu'il faut laisser aux piétons du côté extérieur de la voie publique est passée de 1 m à 1,50 m.
- Il est également interdit de s'arrêter et de stationner à moins de 5 m du début et de la fin d'une piste cyclable.

D'autres modifications entreront en vigueur plus tard. Nous y reviendrons dans un prochain numéro. ■

Ceinture dans les autocars

Parmi les changements législatifs qui ne font pas partie du code de la route, nous épinglerons l'obligation, depuis le 31 mars 2003, d'équiper tous les nouveaux autocars immatriculés ou mis en circulation pour la première fois à partir de cette date, de ceintures à toutes les places assises. Un pictogramme rappelant que le port de la ceinture est obligatoire doit, en outre, figurer sur chaque place assise.

Anne-Marie GALLOY




Etre un Piéton à Grande Vitesse n'est pas toujours dénué de risques…

En rollers cet été

De plus en plus de jeunes (et d'adultes) s'adonnent à la pratique du "roller" et certains ont même choisi d'en faire un mode de déplacement. Parallèlement à cela, les "rollers parades" organisées en été, notamment à Paris et à Bruxelles, connaissent un succès considérable. Bien entendu, comme toutes les activités sportives, faire du roller n'est pas dénué de tout risque...



En Belgique, certaines estimations de la part de compagnies d'assurances font état d'environ 6000 accidents impliquant chaque année des patineurs. Vu l'ampleur du phénomène, il peut être utile de se pencher sur les causes de ces accidents et les moyens de se protéger. Les conclusions du colloque français intitulé "Prévenir les accidents de rollers chez les enfants et les adolescents" permettent d'y voir un peu plus clair.

Les actes de ce colloque reprennent, entre autres, les données épidémiologiques issues de l'étude du Docteur Lespine à l'Hôpital Edouard Herriot de Lyon. Durant une période de 6 mois (du 1er mai au 31 octobre 1997), tous les blessés victimes d'un accident en rollers, en skate-board ou en patins à roulettes ont été recensés.

Données épidémiologiques

Il ressort des données de l'étude que la majorité des accidents concernent les adolescents et les pré-adolescents (50 % des accidents impliquent les 11-15 ans) et deux tiers de ces victimes sont des garçons. Autres éléments significatifs: 81 % des victimes n'ont suivi aucun apprentissage. La chute est d'ailleurs le type d'accident le plus courant (la collision est très rare). Enfin, 65 % des personnes accidentées ne portaient aucune protection au moment de l'accident.

Les conséquences traumatologiques de ces accidents sont multiples. Ce sont les traumatismes des membres supérieurs qui sont les plus fréquents: avant-bras, poignet et coude. Ces fractures constituent la première cause d'hospitalisation chez l'enfant et l'adulte. Les traumatismes crâniens, bien que plus rares, représentent la deuxième cause d'hospitalisation.

Ces données quantitatives poussent les chercheurs à recommander l'utilisation de moyens de protection adaptés: protège-poignets, casque (au moins pour les débutants), genouillères, coudières.

Rollers = puissance

Malheureusement, les sensations recherchées par la pratique du roller ne favorisent pas le port de protections adéquates. Une étude réalisée par l'Institut français Adage auprès de pratiquants âgés de 15 à 35 ans fait apparaître que, sur le plan individuel, les rollers sont associés, tant par les adultes que par les jeunes, à un sentiment de toute-puissance. Au niveau social, les adultes se reconnaissent, grâce aux rollers, dans une communauté avec laquelle ils peuvent partir à la conquête de la ville. Ils sont affranchis des voitures et des transports en commun, c'est une nouvelle forme de liberté qui s'offre à eux. Pour les adolescents, l'important est de rejoindre un groupe, bien distinct du monde des adultes, dans lequel ils peuvent faire leurs preuves.

La communication "sécurité routière" se doit donc de faire évoluer ces représentations sociales en instaurant un réflexe d'achat de protections lors de l'acquisition d'une paire de rollers. Pour ce faire, il est indispensable d'intégrer celles-ci à l'univers visuel du roller. Il est aussi très important de développer, dans l'optique d'une pratique sportive, des sites "fermés" et sécurisés pour permettre aux jeunes de pratiquer leur activité sportive à l'abri de la circulation.

Cela dit, avant de se lancer dans la circulation, outre l'achat de protections, il faut veiller à acquérir dès le départ de bons réflexes: maîtriser au moins deux techniques de freinage, savoir gérer les trajectoires et "apprendre à tomber" sans se faire mal.

Conseils pour vos sorties en rollers…

- Si vous débutez, entraînez-vous dans des espaces protégés (parkings délaissés, jardin…) avant de vous lancer sur la voie publique. N'oubliez pas qu'1 accident sur 3 a lieu au cours du premier mois et même 1 sur 5 lors de la première sortie.
- Adoptez tout de suite les bons réflexes en matière de freinage, d'arrêt, de bonne trajectoire et de virage.
- Portez toujours des protections: casque, coudières, genouillères et surtout protège-poignets. Il semble évident de se protéger, et pourtant, 65 % des personnes accidentées en rollers ne portent aucune protection.
- Veillez à être visible en permanence. Pour ce faire, rien de tel que des vêtements clairs, de couleur vive et munis de bandes réfléchissantes afin d'être vu lorsqu'il fait sombre.
- Evitez de faire du roller avec un baladeur. La circulation requiert toute votre attention et écouter de la musique peut vous jouer de vilains tours.
- Positionnez-vous correctement sur le trottoir; ne rasez ni les façades ni les voitures en stationnement.
- Tenez-vous également à bonne distance des piétons. Prenez l'habitude de les dépasser par la gauche et de les croiser par la droite (sans les frôler). Redoublez de prudence au moment du dépassement (ou du croisement): les piétons peuvent avoir des réactions inattendues.
- Restez toujours maître de votre vitesse, même dans les descentes.
- Utilisez un sac à dos si vous devez transporter des objets. Ainsi, vos mains restent libres et vous gardez un meilleur équilibre.
- Entretenez votre matériel et vérifiez-le avant chaque sortie (usure des tampons de freins, serrage des axes…).

… et pour l'achat de protections

Veillez à ce qu'elles soient:

- solides: vérification de la qualité du velcro, des sangles…;
- confortables: renfort, aération;
- adaptées à la taille de l'utilisateur;
- de qualité: pour les casques, il existe des normes européennes (EN 1078 pour les casques adultes, EN 1080 pour les casques enfants).

Code de la route

Jusqu'à présent, le code de la route ne comporte aucune mention explicite des patins, planches à roulettes et trottinettes. Dans l'état actuel des choses, leurs adeptes sont donc assimilés aux piétons, ce qui peut engendrer quelques problèmes de cohabitation. En effet, les patineurs peuvent atteindre une vitesse moyenne nettement plus élevée que les piétons (environ 25 km/h) et ont besoin d'une longue distance pour s'arrêter (de tous les usagers, les patineurs possèdent la distance de freinage la plus longue). En outre, ils ne se déplacent pas exactement de la même façon que les piétons: ils ont plutôt tendance à zigzaguer.

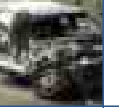
C'est pour cette raison que l'AR relatif au "Code de la Rue" apporte quelques modifications au statut légal des utilisateurs de patins à roulettes et trottinettes. A partir du 1er janvier 2004, ceux-ci seront considérés comme une catégorie d'usagers à part entière à laquelle s'applique une législation spécifique, notamment en ce qui concerne la place sur la chaussée. Dans le prochain numéro de Via Secura, nous reviendrons, bien entendu, plus en détail sur les dispositions prévues dans le Code de la Rue. En attendant, les personnes intéressées trouveront un aperçu des principales nouvelles mesures, dont celles ayant trait aux rollers, sur le site de l'IBSR: www.ibsr.be (dans la rubrique "Actualité").

Où suivre une initiation aux rollers?

L'association Ganza Roller organise des formations et des stages essentiellement sur Bruxelles. Des programmes sont toutefois en cours d'élaboration en Flandre et en Wallonie.

Pour plus d'informations:
Ganza Roller
Oscar Karekezi
chaussée de la Hulpe, 3
1180 Bruxelles
E-mail: info@ganzaroller.org
Site Internet: www.ganzaroller.org

Marie-Noëlle COLLART
Benoit GODART



De quoi meurt-on sur les routes?

La tête et le thorax, talons

Si l'on veut favoriser une meilleure prévention des accidents de la route et de leurs conséquences, il est particulièrement important de disposer de connaissances épidémiologiques à ce sujet. En France, de telles données ont été rassemblées par l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) dans le cadre d'une vaste étude sur les causes de mortalité des personnes victimes d'un accident de la circulation.



Entre 1995 et 1999, des chercheurs de l'INRETS ont tenu un registre des victimes d'accidents de la route dans le Rhône et ont analysé les procès-verbaux dressés par la gendarmerie, suivi les blessés dans les services de soins, examiné les cadavres amenés à l'Institut médico-légal lyonnais… Bref, il s'agissait d'une expérience unique dont l'objectif était d'identifier et de classer les lésions.

Analyse des décès

En analysant les 512 tués recensés dans le registre, dont la plupart étaient des polytraumatisés, les chercheurs ont noté que deux parties du corps concentraient les atteintes les plus sévères: la tête et le thorax. Dans 19 % des cas, la blessure à la tête s'est avérée fatale: il s'agissait essentiellement de destructions massives du crâne ou d'hématomes. Dans 18 % des cas, le thorax a été la partie la plus touchée: écrasement de la cavité thoracique, fracture des côtes qui vont embrocher les poumons, arrachement de l'aorte… Viennent ensuite les blessures à l'abdomen: rate, foie, vessie, reins. Très souvent, les victimes ne portaient pas leur ceinture. A noter que les blessures ne sont pas toujours provoquées par des chocs ou des intrusions, mais aussi par la simple décélération, qui peut entraîner des hémorragies cérébrales.

Analyse des blessures

Plus de 43.000 blessés ont également été comptabilisés dans le registre, dont 6,5 % avaient subi de graves lésions. Parmi les atteintes les plus fréquentes, on retrouve le coup du lapin (voir encadré ci-après), dont les séquelles peuvent apparaître plusieurs jours après l'accident et persister plusieurs années. 25 % des blessés recensés par l'étude en souffraient. Pour ce qui est des blessures les plus graves, elles concernent, une fois encore, la tête et le thorax. Les patients gravement atteints restent paraplégiques (paralysés des membres inférieurs) ou tétraplégiques (paralysés des quatre membres). Selon Bernard Laumon, médecin responsable du projet, “le risque de lésions sérieuses est, contrairement aux idées reçues, 4 fois plus important lors d'un choc contre un obstacle fixe que lors d'une collision entre voitures”.

Les blessures aux membres inférieurs (dans un tiers des cas) ou supérieurs (un tiers aussi) peuvent également se révéler gravissimes et entraîner l'amputation. Régulièrement, les chirurgiens orthopédistes sont confrontés à un dilemme: amputer la victime ou tenter de garder la jambe ou le bras, avec le risque que la cicatrisation dure des mois et s'accompagne de multiples opérations, et que, au bout du compte, le membre ne retrouve pas sa souplesse. Pour ce qui est du bras, les auteurs de l'étude ont relevé une étonnante particularité: le gauche est plus souvent touché que le droit. Cette dissymétrie s'explique apparemment par le coude des conducteurs qui passe à la portière en cas de beau temps!

Evolution des lésions

Au fil des ans, certaines blessures disparaissent ou se font moins fréquentes. Ainsi, la ceinture a réduit le nombre de chocs de la tête contre le tableau de bord et d'enfoncements du thorax. De même, l'éjection se raréfie alors qu'elle multiplie par 5 le risque d'être tué. Les airbags frontaux évitent des lésions à la tête et au thorax et les airbags latéraux empêchent les traumas crâniens graves. Il y a donc moins de personnes défigurées. Enfin, il semble que le nombre de lésions du genou et du fémur soit également en nette diminution. Les habitacles ont été aménagés pour éviter que les membres inférieurs heurtent des éléments rigides comme le boîtier de contact.

Pour ce qui est de la ceinture, le revers de la médaille est qu'elle peut aussi provoquer quelques lésions, notamment en s'écrasant sur le thorax et l'abdomen lors d'un choc à grande vitesse. Ainsi, selon Christian Brunet, chirurgien à l'Hôpital Nord de Marseille, “sur les 105 lésions du foie opérées en 2 ans, 6 étaient dues à la ceinture”. Par ailleurs, les airbags peuvent engendrer des troubles auditifs, mais, en général, les personnes touchées récupèrent au bout de quelques jours. Cela dit, ces lésions semblent bien légères eu égard aux bénéfices apportés… ■

Benoit GODART



Blessures différentes selon l'usager

Bien entendu, les lésions encourues lors d'un accident varient quelque peu en fonction de la nature de l'usager. En voici quelques exemples:

Les motocyclistes

Dans le registre des accidents du Rhône, ils représentent un sixième des victimes, mais ont subi un quart des lésions les plus graves. Même si les blessures rencontrées peuvent énormément varier, les lésions sérieuses les plus fréquentes chez les survivants sont les hématomes et œdèmes cérébraux, les contusions pulmonaires et les plaies à la rate. En revanche, grâce au casque, les lésions à la tête ne représentent qu'un tiers des blessures mortelles, soit moins que chez les cyclistes. Les chercheurs ont également noté une spécificité propre aux motards: les atteintes aux genoux.

Les piétons

Ils concentrent un cinquième des lésions graves recensées alors qu'ils représentent moins d'un dixième des victimes. Ils apparaissent donc comme les usagers les plus vulnérables (en particulier les seniors). Chez les piétons décédés, le coup fatal était, la plupart du temps, un coup à la tête. Parmi les blessés, on relève surtout des lésions cérébrales et thoraciques. Il semblerait néanmoins qu'une proportion relativement importante des blessures au bassin et au thorax ait été éliminée un peu "par hasard", à savoir grâce aux changements de forme des voitures. En effet, celles-ci sont davantage arrondies pour des raisons d'aérodynamisme et d'esthétisme. Auparavant, elles ressemblaient à des boîtes avec des arêtes.

Les enfants

Ils souffrent, pour l'essentiel, de lésions crâniennes. La plupart des cas enregistrés sont des enfants non-ceinturés qui ont été propulsés de la banquette arrière vers le pare-brise. Ils se transforment alors en boulets de canon et peuvent également aller heurter la tête des passagers avant. Même attachés, les bébés sont exposés à des risques de lésions cervicales plus élevés que les adultes car ils présentent une musculature du cou moins développée et un crâne proportionnellement plus gros que le reste du corps. Par conséquent, ils retiennent moins bien leur tête, d'où l'intérêt de les installer dos à la route.

Le coup du lapin souvent dû à un mauvais réglage de l'appuie-tête

Au cours de la dernière semaine d'octobre 2002, la Febiac a fait réaliser une enquête, en collaboration avec le Goca, sur l'ajustement de l'appuie-tête et les conséquences d'un mauvais réglage (coup du lapin). Certaines études montrent en effet que 95 % des victimes d'un accident de la route souffrent des conséquences d'un coup du lapin. En Europe, des millions de blessures de ce type sont recensées chaque année (un tiers des déclarations d'accidents avec lésions corporelles auprès des assurances), occasionnant un coût total de 8 à 10 milliards d'euros par an!

419 personnes ont été interrogées dans le cadre de cette enquête et il ressort clairement que, dans presque 60 % des cas, l'appuie-tête est mal réglé. 72 % des personnes interrogées déclarent pourtant savoir à quoi sert l'appuie-tête, mais près de 54 % ignorent comment le régler correctement. En revanche, parmi les 12 % de personnes ayant déjà été victimes du coup du lapin, 80 % savent à quoi sert l'appuie-tête et 75 % l'ont déjà réglé de manière adéquate, d'où l'importance d'une information et d'une sensibilisation. Une série de constructeurs ont, par ailleurs, mis au point des appuie-tête intelligents qui limitent au maximum les risques de coup du lapin.

Pour rappel, le milieu de l'appuie-tête doit arriver à hauteur des oreilles si l'on veut qu'il "agisse" de manière optimale.

www.febiac.be



Tendance globalement positive

Statistiques des accidents



Les statistiques d'accidents pour 2001, publiées par l'Institut National de Statistique (INS), traduisent une diminution globale du nombre de victimes de la route, ce qui constitue un signe encourageant pour l'avenir…

Evolution générale

	1980	1990	1997	1998	1999	2000	2001	2001/2000 %	2001/1990 %
Accidents corporels	60.758	62.446	50.078	51.167	51.601	49.065	47.444	-3,3%	-18,5%
Décédés 30 jours[1]	2.396	1.976	1.364	1.500	1.397	1.470	1.486	+1,1%	-20,7%
Blessés graves	19.929	17.479	11.432	10.909	10.421	9.847	8.949	-9,1%	-45,2%
Décédés 30 jours + blessés graves	22.325	19.455	12.796	12.409	11.818	11.317	10.435	-7,8%	-42,7%
Blessés légers	62.375	68.705	58.111	59.851	60.725	58.114	56.345	-3,0%	-12,4%
Total de victimes	84.700	88.160	70.907	72.260	72.543	69.431	66.780	-3,8%	-19,1%
Population (au 1er janvier)	9.855.110	9.947.782	10.170.226	10.192.264	10.213.752	10.239.085	10.263.414	+0,2%	+2,8%
Véhicules à moteur (au 1er août) (sauf cyclomoteurs)	3.753.745	4.594.058	5.340.996	5.454.046	5.596.273	5.735.034	5.836.594	+1,8%	+23,4%
Véhicules-kilomètres (en milliards)	47,96	70,28	83,00	86,07	89,11	90,04	91,47	+1,6%	+24,9%

[1] Par décédés 30 jours, on entend le nombre de tués + mortellement blessés.

En 2001, on a enregistré:

- 47.444 accidents corporels, soit une baisse de 3,3 % par rapport à 2000 (49.065): - 1.621 accidents corporels.
- 1.486 décédés 30 jours, soit une hausse de 1,1 % par rapport à 2000 (1.470): + 16 décédés 30 jours.
- 8.949 blessés graves, soit une baisse de 9,1 % par rapport à 2000 (9.847): - 898 blessés graves.
- 56.345 blessés légers, soit une baisse de 3,0 % par rapport à 2000 (58.114): - 1.769 blessés légers.
- 66.780 victimes, soit une baisse de 3,8 % par rapport à 2000 (69.431): - 2.651 victimes.

La baisse du nombre de victimes, amorcée en 2000, semble se confirmer. Ceci ne doit toutefois pas inciter à un optimisme démesuré, étant donné que le nombre de tués, en chiffres absolus, reste excessivement élevé et a même légèrement augmenté.

L'évolution générale des chiffres d'accidents de ces cinq dernières années (2001 par rapport à 1997) reflète une baisse du nombre d'accidents corporels (-5,3 %), une augmentation du nombre de décédés 30 jours (+ 8,9 %) et une forte diminution du nombre de tués + blessés graves (- 18,5 %).

Lors de l'analyse de ces chiffres, il faut tenir compte de la mobilité toujours plus importante des Belges. Le parc des véhicules a encore augmenté de + 1,8 % entre 2000 et 2001 (+ 23,4 % entre 1999 et 2001) et le nombre de véhicules x kilomètres de + 1,6 % sur l'ensemble du réseau routier (+ 24,9 % entre 1990 et 2001).

de la route en 2001

Evolution des indicateurs de sécurité

	1980	1990	1997	1998	1999	2000	2001
Par 100.000 habitants							
Accidents corporels	*617*	*628*	*492*	*502*	*505*	*479*	***462***
Décédés 30 jours	*24*	*20*	*13*	*15*	*14*	*14*	***14***
Décédés 30 jours + blessés graves	*227*	*196*	*126*	*122*	*116*	*111*	***102***
Par milliard de véhicules – kilomètres							
Accidents corporels	*1.267*	*889*	*603*	*594*	*579*	*545*	***519***
Décédés 30 jours	*50*	*28*	*16*	*17*	*16*	*16*	***16***
Décédés 30 jours + blessés graves	*465*	*277*	*154*	*144*	*133*	*126*	***114***

Le nombre de décédés 30 jours, que ce soit en fonction du nombre d'habitants ou du nombre total de véhicules - kilomètres, a connu une très forte baisse depuis 1980. Celle-ci a toutefois tendance à s'estomper ces dernières années, un peu comme si un plancher avait été atteint.

On constate également que le nombre de décédés 30 jours + blessés graves par milliard de véhicules - kilomètres a continué de baisser en 2001, ce qui est très positif.

Evolution en fonction des Régions et des Provinces

	Nombre d'accidents corporels			Nombre de décédés 30 jours			Nombre de décédés 30 jours + blessés graves			Nombre total de victimes		
	2000	2001	01/00 %	2000	2001	01/00 %	2000	2001	01/00 %	2000	2001	01/00 %
Anvers	7.760	7.728	**- 0,4**	218	231	**+ 6,0**	1.825	1.636	**- 10,4**	11.058	10.730	**- 3,0**
Brabant flamand	5.165	4.614	**- 10,7**	128	128	**+ 0,0**	883	818	**- 7,4**	7.205	6.477	**- 10,1**
Limbourg	4.936	4.520	**- 8,4**	154	125	**- 18,8**	1.429	1.196	**- 16,3**	7.562	6.980	**- 7,7**
Flandre-Occidentale	7.365	7.094	**- 3,7**	186	178	**- 4,3**	1.502	1.404	**- 6,5**	9.954	9.450	**- 5,1**
Flandre-Orientale	7.797	8.117	**+ 4,1**	185	186	**+ 0,5**	1.566	1.519	**- 3,0**	10.512	11.006	**+ 4,7**
Région flamande	33.023	32.072	**- 2,9**	871	848	**- 2,6**	7.205	6.573	**- 8,8**	46.291	44.643	**- 3,6**
Brabant wallon	1.398	1.265	**- 9,5**	48	50	**+ 4,2**	236	192	**- 18,6**	1.978	1.786	**- 9,7**
Hainaut	4.596	4.482	**- 2,5**	192	222	**+ 15,6**	1.370	1.298	**- 5,3**	6.723	6.604	**- 1,8**
Liège	3.893	3.990	**+ 2,5**	145	164	**+ 13,1**	949	906	**- 4,5**	5.698	5.772	**+ 1,3**
Luxembourg	1.302	1.362	**+ 4,6**	68	65	**- 4,4**	546	520	**- 4,8**	1.938	1.985	**+ 2,4**
Namur	2.146	2.041	**- 4,9**	102	100	**- 2,0**	772	725	**- 6,1**	3.182	3.008	**- 5,5**
Région wallonne	13.335	13.140	**- 1,5**	555	601	**+ 8,3**	3.873	3.641	**- 6,0**	19.519	19.155	**- 1,9**
Région bruxelloise	2.707	2.231	**- 17,6**	44	37	**- 15,9**	239	221	**- 7,5**	3.621	2.982	**- 17,6**
Belgique	49.065	47.444	**- 3,3**	1.470	1.486	**+ 1,1**	11.317	10.435	**- 7,8**	69.431	66.780	**- 3,8**

En ce qui concerne l'évolution 2000-2001 par Région, on constate:

Pour les accidents corporels:
- une baisse de 1,5 % en Wallonie (mais une hausse dans les provinces de Liège et de Luxembourg);
- une baisse de 17,6 % à Bruxelles;
- une baisse de 2,9 % en Flandre (mais une hausse dans la province de Flandre-Orientale);
- une baisse de 3,3 % en Belgique.

Pour les décédés 30 jours:
- une augmentation de 8,3 % en Wallonie (mais une baisse dans les provinces de Namur et de Luxembourg);
- une baisse de 15,9 % à Bruxelles;
- une baisse de 2,6 % en Flandre (mais une hausse dans les provinces d'Anvers et de Flandre-Orientale);
- une augmentation de 1,1 % en Belgique.

Pour les tués et blessés graves:
- une baisse de 6,0 % en Wallonie;
- une baisse de 7,5 % à Bruxelles;
- une baisse de 8,8 % en Flandre;
- une baisse de 7,8 % en Belgique

Conclusion

La tendance est globalement positive. La majorité des chiffres sont, en effet, en baisse, parfois très nette, surtout lorsqu'on les compare avec les chiffres d'il y a 5 ou 10 ans. Par contre, non seulement le nombre d'accidents mortels et de tués reste élevé, mais il est, de surcroît, encore en hausse par rapport à 2000. Pour expliquer cette augmentation, il est indispensable d'évoquer les efforts particuliers réalisés par l'INS et les services de police en ce qui concerne les données 2001. A deux reprises, des rappels ont notamment été envoyés aux zones de police afin d'obtenir les données les plus complètes possible.
A titre informatif, signalons que, pour chaque personne décédée dans un accident, l'INS reçoit un certificat de décès de la part du Parquet. Lorsque l'INS entre en possession de ce document, il consulte sa base de données afin, éventuellement, de la modifier (la personne peut avoir été enregistrée comme blessé grave et être ensuite décédée). Si, après vérification, aucun accidenté ne peut être mis en relation avec le certificat de décès, un (ou plusieurs) rappel(s) est (sont) envoyé(s) à la zone de police. Il se peut que ce(s) rappel(s) reste(nt) lettre morte.
Ainsi, on estime qu'en 2000, 146 tués n'ont pas été comptabilisés dans les statistiques; pour 2001, on estime que "seulement" 45 tués n'y figuraient pas. Donc, le nombre de tués était probablement de 1470 + 146, soit 1616 en 2000; de 1486 + 45, soit 1531 en 2001. Par conséquent, on aurait plutôt une diminution du nombre réel de tués en 2001.

Evolution du nombre de décédés 30 jours et blessés graves en fonction de la nature de l'usager

	1980	1990	1997	1998	1999	2000	2001	2001/2000 %	2001/1990 %
Piétons	2.913	1.964	1.017	976	930	763	**861**	**+ 12,8**	**- 56,2**
Cyclistes	2.427	2.063	1.352	1.239	1.235	1.105	**1.000**	**- 9,5**	**- 51,5**
Cyclomotoristes	3.149	2.447	1.297	1.310	1.222	1.182	**1.043**	**- 11,8**	**- 57,4**
Motocyclistes	1.467	1.005	1.091	1.016	1.013	990	**971**	**- 1,9**	**- 3,4**
Voitures	11.607	11.217	7.429	7.292	6.764	6.623	**5.999**	**- 9,4**	**- 46,5**
Autobus, autocars et minibus	128	114	74	58	64	71	**53**	**- 25,3**	**- 53,5**
Camions légers	309	362	301	322	392	385	**334**	**- 13,2**	**- 7,7**
Camions + tracteurs	181	187	175	143	148	150	**143**	**- 4,7**	**- 23,5**
Autres et inconnus	144	96	60	53	50	54	**31**	**- 40,4**	**- 67,7**
Total	22.325	19.455	12.796	12.409	11.818	11.321	**10.435**	**- 7,8**	**- 46,4**

On constate une hausse sensible du nombre de piétons tués et grièvement blessés. Peut-être faut-il relativiser cette augmentation, dans la mesure où les chiffres de 2000 étaient anormalement bas. On constate d'ailleurs que, à l'exception de l'an 2000, les chiffres du nombre de piétons tués et blessés graves pour 2001 sont moins élevés que ceux des autres années antérieures.

Ceci est d'autant plus important que l'amélioration de la sécurité routière implique de pouvoir disposer, dans des délais acceptables, de statistiques complètes, fiables et suffisamment détaillées. Les chiffres disponibles jusqu'à ce jour ne correspondaient pas suffisamment à ces besoins et le comité d'accompagnement des EGSR a inclus des recommandations sur la production et le traitement des statistiques en matière de sécurité routière. ■

Benoit GODART
Jean-Marie JOLLY

Intelligemment vôtre !

Adapter sa vitesse de manière responsable

En 2003, cinq affiches déclineront la campagne d'affichage du Ministère de l'Equipement et des Transports (MET). Cette campagne est axée sur le thème "La Wallonie qui gagne" et le premier sujet a trait à la vitesse.

La vitesse est un facteur essentiel de la sécurité routière. Elle doit être adaptée au type de voirie et aux conditions de circulation. Les actions du MET consistent notamment à réaliser des aménagements visant à induire une vitesse appropriée chez l'automobiliste, à placer des limitations de vitesses variable adaptées aux conditions réelles de circulation et à équiper certains sites pour le placement de radars automatiques.

Fréquence et gravité des accidents

Le paramètre "vitesse" intervient dans la gravité des collisions mais également dans la fréquence des accidents corporels. Ainsi, certaines pertes de contrôle auraient pu être évitées à une vitesse moins élevée. Néanmoins, l'ampleur de l'influence de la vitesse sur les accidents et l'incidence, sur le volume d'accidents ou de décès, d'une éventuelle diminution de la vitesse moyenne des véhicules, sont fortement débattues et souvent abordées de différentes façons.

Il faut plutôt prendre en considération les vitesses inappropriées aux circonstances telles que les conditions climatiques, la circulation, le véhicule et son chargement, le conducteur lui-même etc.

Juste milieu

Une vitesse plus faible a également des côtés négatifs. Une limitation trop forte de la vitesse peut provoquer des congestions, une mauvaise discipline dans l'utilisation de la bande de droite mais également une forte baisse de la concentration du conducteur. La solution d'un juste milieu, basé sur les statistiques, indique, par exemple, que le passage d'une vitesse moyenne de 120 km/h à 115 km/h sur autoroute pourrait induire une diminution de 3 à 3,5 % des victimes graves.

A ce propos, que constate-t-on, par expérience, chez les automobilistes qui dépassent les limitations de vitesse ?

- Les limitations sont souvent perçues comme des vitesses conseillées et non comme de réelles limitations, au même titre que les feux rouges et les lignes blanches; dès lors, cela pourrait mener à une "déresponsabilisation" des conducteurs.
- Les limitations actuelles sont acceptables comparées aux autres pays. Toute diminution excessive pourrait accroître le non-respect des limitations, voire provoquer un rejet complet, ce qui serait beaucoup plus dommageable encore.
- Une sensibilisation au respect des limitations actuelles est indispensable.
- La trop grande dispersion des vitesses constitue une source d'accidents.

N'oublions pas que le Code de la Route stipule, en son article 10, que tout conducteur doit adapter sa vitesse aux circonstances. A ce propos, observons l'exemple anglais où les excès de vitesse sont considérés et jugés par rapport aux circonstances lors du constat. De même, en France, afin de lutter contre une fréquence d'accidents doublée par temps de pluie sur autoroute, la limitation a été ramenée à 110 km/h lorsque la chaussée est mouillée.

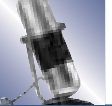
Distance de sécurité

On pourrait aussi imposer une distance minimale à respecter entre les véhicules, mais il s'agit là d'une mesure difficilement applicable et contrôlable sur le terrain, tout comme il serait sans doute illusoire de vouloir adapter les limitations de vitesse au moyen d'une signalétique variable.

Conclusion

l'automobiliste qui se doit d'adopter une "vitesse responsable" en toutes circonstances. Gageons, encore une fois, que le choix de ce thème aboutira à une meilleure prise de conscience des automobilistes se devant d'être adultes et responsables. Intelligemment vôtre, cher automobiliste, et bonne route ! ■





Joost Kaesemans, Communications Manager à la Febiac:

"Le potentiel de l'e-safety est considérable"

Ces dernières années, le secteur automobile a fourni d'énormes efforts pour améliorer la sécurité passive et active des nouveaux véhicules. Joost Kaesemans, Communications Manager à la Fédération Belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle (FEBIAC), nous parle, entre autres, de ces innovations.

Via Secura: *Où en est-on et vers quoi s'oriente-t-on en matière d'innovations techniques permettant d'améliorer la sécurité des véhicules? Comment faire pour éviter que ces innovations induisent une confiance en soi démesurée?*

J. Kaesemans: Ces dernières années, les efforts portaient sur une protection accrue des occupants du véhicule en cas d'accident. L'objectif a été atteint puisque les nouvelles voitures obtiennent de meilleurs résultats lors des crash-tests. Bien que cette évolution ne soit pas encore terminée, les efforts se concentrent à présent de plus en plus sur la prévention des accidents, à savoir la sécurité active. En effet, éviter les accidents doit être le principal objectif. Les systèmes de réglage électroniques et la télématique assisteront le chauffeur dans sa tâche de conduite et l'aideront à prendre les bonnes décisions.

Dans la pratique, on retrouve déjà un certain nombre de systèmes dans les véhicules, tels l'ABS et le système d'assistance au freinage, ou le contrôle de la stabilité. Ces équipements de sécurité agissent, certes, de manière imperceptible, mais interviennent aux moments critiques afin de prévenir les accidents. Des dispositifs permettant un respect automatique des distances font également leur apparition. Nous en sommes, en fait, au stade embryonnaire d'un système où les composantes électroniques observent attentivement le comportement et l'environnement routiers et interviennent le cas échéant. Le jour où votre véhicule vous avertira de ne pas changer de bande de circulation parce qu'il aura remarqué qu'un autre conducteur est en train de vous dépasser, n'est pas prêt d'arriver. Néanmoins, nous devons mettre tout en oeuvre pour que cela se réalise un jour: le potentiel de "l'e-safety" est, en effet, considérable.

Cela dit, il y a une chose que nous devons garder à l'esprit: le chauffeur ne peut perdre son autonomie ni déroger à ses responsabilités. Il doit, en fin de compte, "garder le contrôle de son véhicule". Sinon, nous courons le risque qu'il se fie aveuglément aux qualités et capacités de son véhicule. Chaque conducteur reste responsable de sa sécurité et de celle des autres usagers. Ce message prédomine et le principe sur lequel il est basé doit conditionner les futures innovations.

Via Secura: *Pourquoi fabriquer des véhicules qui peuvent atteindre des vitesses vertigineuses, alors que la limitation a, de toute façon, été fixée à 120 km/h sur nos autoroutes?*

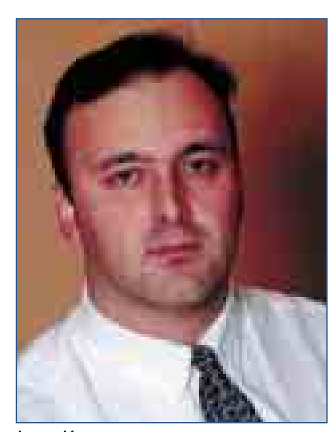
J. Kaesemans: Ces dix dernières années, les moteurs diesels et à essence ont fortement évolué. Cette évolution est survenue, en premier lieu, pour répondre aux exigences en matière de consommation et de réduction des émissions. Parallèlement à cela, la plus grande efficacité des moteurs a entraîné une augmentation de la puissance et du couple moteur, ce qui a également amélioré le confort.

De nos jours, le confort est une exigence primordiale du consommateur, qui veut non seulement se rendre à la mer par l'autoroute dans un véhicule au moteur ronronnant, mais également traverser, avec la même aisance, les collines et les vallées de l'Ardenne lors d'un départ en vacances vers le sud dans un véhicule hyper-chargé. Il est tout à fait normal que les constructeurs répondent à ces exigences et prévoient une réserve au niveau de la puissance.

Par ailleurs, notre attention se focalise trop souvent sur les versions exclusives "haut de gamme" de certains modèles qui développent de nombreux chevaux. Ces véhicules ne sont toutefois pas majoritaires sur nos routes. Ils forment plutôt un échantillon du savoir technologique et mettent en lumière le know-how de la marque concernée.

D'ailleurs, les accidents à vitesse extrêmement élevée ne constituent certainement pas le cœur du problème de l'insécurité routière. La vitesse inadaptée dans des zones à plus faible régime de vitesse (agglomération, voies secondaires) est beaucoup plus problématique. Et, de ce point de vue, réduire la puissance des moteurs ou rendre obligatoire un limiteur de vitesse ne servira à rien. Il vaut mieux faire appel au sentiment de responsabilité de chaque conducteur et mener des contrôles en matière de vitesse excessive ou inadaptée.

Enfin, il faut tenir compte du fait que les voitures ne sont pas uniquement conçues pour le marché belge, mais commercialisées dans toute l'Europe, voire dans le monde entier. Vu les différences de limitations de vitesse (150 km/h en Italie, pas de limitation sur certains tronçons en Allemagne), cela joue aussi un rôle. ■



Joost Kaesemans